

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: 84112706.1

(51) Int. Cl.⁴: **G 07 F 7/00**

(22) Anmeldetag: 22.10.84

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
30.04.86 Patentblatt 86/18

(64) Benannte Vertragsstaaten:
AT CH FR GB IT LI NL

(71) Anmelder: Wuttke, Rudolf Kurt Hermann
Am Schürenbusch Nr. 62
D-5860 Iserlohn(DE)

(72) Erfinder: Wuttke, Rudolf Kurt Hermann
Am Schürenbusch Nr. 62
D-5860 Iserlohn(DE)

(64) PKW Organisations- und Techniksystem.

(67) Ein Organisations- und Technik-System zur Entschärfung des Parkplatz-Problems in den Großstädten durch Reduzierung der Zahl der von einer großen Selbstfahr-Gemeinschaft eingesetzten Personen-Kraftfahrzeuge in liberaler und wirtschaftlicher Weise. Dazu benötigt jeder Genosse 2 Fahrzeug-schlüssel, die zu allen genossenschaftlichen Fahrzeugen passen, also zur Wagentür, zum Kofferraum, zum Zündschloß etc. Alle Genossen sind im Besitz einer persönlichen Codekarte. Jeder genossenschaftliche PKW ist mit einem, relativ kleinen, Bordcomputer ausgerüstet, der das Kennzeichen der eingeführten Codekarte, das Datum, die Uhrzeit, die Fahrstrecke und Fahrgeschwindigkeit und die daraus resultierenden Stillstandszeiten registriert.

Ist die Fahrzeugbenutzung beendet, wird die Codekarte dem Bordcomputer vom Benutzer entnommen und damit ein Blinklicht auf dem Fahrzeugdach eingeschaltet, was anderen Genossen anzeigt, daß dieser PKW zur weiteren Benutzung frei ist.

Die vom Bordcomputer aufgezeichneten Daten werden mittels einer Kassette oder anderer geeigneter Übertragungsmittel in einen Auswertungs-Computer mit Ausdrucker in der zentralen Service-Station gegeben, um eine wirtschaftlich gerechte Be- oder Entlastung aller Genossen zu gewährleisten.

Die zentrale Service-Station hat jedes örtlich eingesetzte Fahrzeug erfaßt, überwacht und wartet es, versorgt es mit

allen erforderlichen Betriebsmitteln, führt gegebenenfalls den Genossen auf Wunsch Fahrzeuge zu, steht bei evtl. Pannen zur Verfügung, sorgt für Winter- oder Sommerbereifung und für Fahrzeug-Reinigung etc.

- 1 -

0179160

Beschreibung des Organisations- und Technik-Systems

Eine Untersuchung der Möglichkeiten zur Entschärfung des Parkplatz-Problems in den Ballungsgebieten der Großstädte ergab ein neuartiges Organisations- und Techniksystem, das durch eine erhebliche Reduzierung der Zahl der eingesetzten Personen-Kraftfahrzeuge die Parkplatzansprüche allgemein vermindert.

Zur Erreichung dieses Zieles ist dabei weder ein behördlicher Zwang noch eine Einengung der persönlichen Freiheit erforderlich. Eine bestimmte Organisationsform ermöglicht in Kombination mit Mitteln der modernen Technik gravierende wirtschaftliche Vorteile den Interessenten zu bieten.

Es ist bekannt, daß der Kilometerpreis das wirtschaftliche Kriterium für die Kostenbelastung eines Kraftfahrzeughalters ist.

Der Kilometerpreis ergibt sich aus den fixen und den von der Fahrleistung abhängigen beweglichen Kosten.

Die fixen Kosten entstehen aus dem Neupreis beim Kauf des Kraftfahrzeuges unter Berücksichtigung der jährlichen Abschreibungs- bzw. Amortisationsrate und eines evtl. Erlöses bei Abgabe des Altwagens, den jährlichen Kraftfahrzeug-Steuern, der Kraftfahrzeug-Versicherungsprämien, den Wartungs- und Reparaturkosten und evtl. Garagenkosten.

Die beweglichen Kosten werden von der jährlichen Fahrstrecke und somit vom Kraftstoff-, Öl- und Reifenverbrauch bestimmt.

Die jährlichen Gesamtkosten ergeben sich aus der Summe beider Teilkosten, die dividiert durch die jährliche Kilometerleistung den Kilometerpreis ergeben.

Nach den statistischen Erhebungen liegen die Fahrleistungen des privaten Kfz-Halters zwischen 12 - 14.000 Kilometer pro Jahr, d.h. er nutzt sein Fahrzeug etwa 8,5 % seiner maximalen Leistungsfähigkeit aus.

Dieser Leistungsgrad zeugt von großer Unwirtschaftlichkeit, läßt sich jedoch vom einzelnen privaten PKW-Halter nur begrenzt beeinflussen. Ihm sind in dieser Hinsicht also meist sowohl zeitliche wie auch physische Grenzen gesetzt.

Die Fahrleistungen und damit die Kilometerpreise lassen sich also, in der Regel, nur dann wesentlich reduzieren, wenn mehrere Personen dasselbe Fahrzeug benutzen.

Dies kann und wird zum Teil und in geringem Umfang innerhalb von Familiengemeinschaften praktiziert.

Das Optimum der Wirtschaftlichkeit, also der geringste Kilometerpreis, läßt sich jedoch nur dann erreichen, wenn sich eine große Zahl von PKW-Benutzern in eine relativ kleine Zahl von Fahrzeugen teilt. Dies ist nur in einer Selbstfahr-Gemeinschaft mit großer Mitgliederzahl praktikabel.

Wird z.B. ein vergleichbarer, vollversicherter Mittelklasse-PKW vom privaten Halter pro Jahr etwa 15.000 km gefahren, dann liegt der Kilometerpreis bei den derzeitigen Preisverhältnissen bei ca. 0,53 DM.

Wird der gleiche PKW in einer Selbstfahr-Gemeinschaft von vielen Mitgliedern max. benutzt, dann sinkt der Kilometerpreis auf ca. 0,26 DM, also auf mindestens die Hälfte.

Die jährlichen Kosten des privaten PKW-Halters liegen somit bei ca. 8.000,- DM, während er in einer Selbstfahr-Gemeinschaft nur mit etwa 4.000,- DM belastet wird.

Aber eine Selbstfahr-Gemeinschaft kann ihren Mitgliedern nicht nur wesentlich vorteilhaftere wirtschaftliche Konditionen bieten, sondern sie stellt ihn auch von allen Nebenproblemen, wie von der laufenden Fahrzeug-Wartung, den TÜV-Untersuchungen, der Fahrzeug-Reinigung, der rechtzeitigen Zahlung von Kfz-Steuern und der vollen Versicherungs-Prämien, dem aufwendigen Neukauf eines PKW und der Unterbringung des Altwagens frei. Sie kann zudem leichter die modernen Umweltforderungen wie z.B. Katalysator-Betrieb etc. erfüllen.

Wird für eine derartige PKW-Selbstfahr-Gemeinschaft die genossenschaftliche Organisationsform gewählt, lassen sich für die Mitglieder maximale wirtschaftliche Ergebnisse erzielen.

Des weiteren wird es einsatztechnisch von erheblichem Vorteil für alle Genossen sein, wenn die Organisation großräumig etabliert wird, um damit eine umfassende Versorgung und Wartung der eingesetzten Fahrzeuge auch auf langen Fahrstrecken zu gewährleisten.

Dabei ist es für jeden Genossen von großer Bedeutung, daß möglichst viele genossenschaftliche PKW an möglichst vielen Stellen seines städtischen Lebensraumes frei zugänglich sind.

Dazu benötigt jeder Genosse 2 Fahrzeugschlüssel, die zu allen genossenschaftlichen Fahrzeugen passen, also zur Wagentür, zum Kofferraum, zum Zündschloß etc.

Alle Genossen sind im Besitz einer persönlichen Codekarte. Jeder genossenschaftliche PKW ist mit einem, relativ kleinen, Bordcomputer ausgerüstet, der das Kennzeichen der eingeführten Codekarte, das Datum, die Uhrzeit, die Fahrstrecke und Fahrgeschwindigkeit und die daraus resultierenden Stillstandszeiten registriert.

Ist die Fahrzeugbenutzung beendet, wird die Codekarte dem Bordcomputer vom Benutzer entnommen und damit ein Blinklicht auf dem Fahrzeugdach eingeschaltet, was anderen Genossen anzeigt, daß dieser PKW zur weiteren Benutzung frei ist.

Die vom Bordcomputer aufgezeichneten Daten werden mittels einer Kassette oder anderer geeigneter Übertragungsmittel in einen Auswertungs-Computer mit Ausdrucker in der zentralen Service-Station gegeben, um eine wirtschaftlich gerechte Be- oder Entlastung aller Genossen zu gewährleisten.

Die zentrale Service-Station hat jedes örtlich eingesetzte Fahrzeug erfaßt, überwacht und wartet es, versorgt es mit allen erforderlichen Betriebsmitteln, führt gegebenenfalls den Genossen auf Wunsch Fahrzeuge zu, steht bei evtl. Pannen zur Verfügung, sorgt für Winter- oder Sommerbereifung und für Fahrzeug-Reinigung etc.

1. Gegenstand der Erfindung ist ein neuartiges genossenschaftliches Organisations- und Technik-System mit dem Ziel, die brennenden PKW-Parkplatzprobleme in den Ballungsgebieten der Großstädte zu entschärfen und als Anreiz den Genossen eine erheblich wirtschaftlichere Kraftfahrzeug-Nutzung zu gewährleisten.
2. Wie 1, jedoch dadurch gekennzeichnet, daß das Verhältnis der genossenschaftlich genutzten Kraftfahrzeuge zu den einzelnen Mitgliedern der Genossenschaft im Bereich von 1:4 bis 1:12 liegt.
3. Wie 1, jedoch dadurch gekennzeichnet, daß das private zu dem genossenschaftlichen Kraftfahrzeug-Kostenverhältnis im mittleren Bereich von 2:1 bis 3:1 liegt.
4. Wie 1, jedoch dadurch gekennzeichnet, daß alle genossenschaftlichen Kraftfahrzeuge mit einem Bord-Computer ausgerüstet sind, der nur mit einer besonderen persönliche Code-Karte in Betrieb zu nehmen ist und danach den Zünd- und Lichtstrom freigibt und das Datum sowie die Uhrzeit der Benutzung, die Fahrgeschwindigkeit und die Fahrstrecke sowie die daraus resultierenden Stillstandszeiten aufzeichnet.
5. Wie 1, jedoch dadurch gekennzeichnet, daß alle Fahrzeuge der Genossenschaft mittels des gleichen Schlüssels zugänglich sind und daß die Code-Karten nur für den eingetragenen Genossen gültig, also nicht übertragbar sind.
6. Wie 1, jedoch dadurch gekennzeichnet, daß ein weiterer Computer mit Ausdrucker in der Genossenschafts-Zentrale die Aufzeichnungen der Bord-Computer in bestimmten Zeitabständen auswertet und die Mitglieder-Konten entsprechend belastet.

7. Wie 1, jedoch dadurch gekennzeichnet, daß die Genossenschafts-Zentrale ständig für die volle Fahrbereitschaft der Kraftfahrzeuge Sorge trägt, insbesondere für die Ergänzung von Kraftstoff, Öl und Reifen sowie für die allgemeine Fahrsicherheit und für die pünktliche Zahlung von Kfz-Steuern und -Versicherungsprämien etc. verantwortlich ist.
8. Wie 1, jedoch dadurch gekennzeichnet, daß die freien Genossenschafts-Fahrzeuge alle mit einem Licht-Signal gekennzeichnet sind und auf allen zugelassenen Parkplätzen und Parkstraßen des jeweiligen Stadtgebietes von den Genossen verlassen oder in Benutzung genommen werden können.
9. Wie 1, jedoch dadurch gekennzeichnet, daß die Genossen neben den effektiven jährlichen Benutzungskosten auch noch eine bestimmte Summe als Genossenschafts-Einlage zahlen, die jedoch beim Austritt aus der Genossenschaft rückzahlbar ist.
10. Wie 1, jedoch dadurch gekennzeichnet, daß die Genossenschaft grundsätzlich nicht als Gewinn-Unternehmen betrieben wird, sondern daß alle Erträge und Einsparungen ausschließlich und gleichermaßen intern den Genossen zugute kommen bzw. zum Ausbau der Genossenschaft oder zur Aufstockung der Einlagen verwendet werden, wovüber in den jährlichen Genossenschaftsversammlungen zu entscheiden ist.
11. Wie 1, jedoch dadurch gekennzeichnet, daß die Genossenschaft in allen Großstädten der Bundesrepublik Deutschland örtliche Service-Stationen errichtet, die in einer Bundes-Genossenschaft zusammengefaßt sind und nach gleichen Richtlinien arbeiten.

0179160

Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER TEILRECHERCHENBERICHT,
der nach Regel 45 des Europäischen Patent-
Übereinkommens für das weitere Verfahren als
europäischer Recherchenbericht gilt

Nummer der Anmeldung

EP 84 11 2706

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl. 4)
X	US - A - 4 072 850 (D.R. McGLYN)		G 07 F 7/00
A	* Zusammenfassung; Abbildungen; Spalte 1, Zeile 50 - Spalte 7, Zeile 64 *	1-6	
	--	7,9-11	
X	US - A - 3 754 122 (N. DINAPOLI)		
A	* Zusammenfassung; Abbildungen; Spalte 1, Zeilen 14-64; Spalte 2, Zeile 16 - Spalte 10, Zeile 22 *	1-3,6,7	
	--	4,5,9-11	
A	DE - A - 2 210 088 (L.SCHIMMEL-PENNINCK)		RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl. 4)
	* Insgesamt *	1-11	
A	WO - A - 8 202 785 (W. DRYDAK)		
A	WO - A - 8 403 785 (H.H. ERNST)		
UNVOLLSTÄNDIGE RECHERCHE			G 07 F G 07 C G 07 B
<p>Nach Auffassung der Recherchenabteilung entspricht die vorliegende europäische Patentanmeldung den Vorschriften des Europäischen Patentübereinkommens so wenig, daß es nicht möglich ist, auf der Grundlage einiger Patentansprüche sinnvolle Ermittlungen über den Stand der Technik durchzuführen.</p> <p>Vollständig recherchierte Patentansprüche: 4-8</p> <p>Unvollständig recherchierte Patentansprüche: 1-3,9-11</p> <p>Nicht recherchierte Patentansprüche:</p> <p>Grund für die Beschränkung der Recherche: Verfahren zur chirurgischen oder therapeutischen Behandlung des menschlichen oder tierischen Körpers (siehe Art. 52(4) des Europäischen Patentübereinkommens)</p>			
Recherchenort Den Haag		Abschlußdatum der Recherche 01-07-1985	Prüfer DAVID J.Y.H.
<p>KATEGORIE DER GENANNTE DOKUMENTEN</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet</p> <p>Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie</p> <p>A : technologischer Hintergrund</p> <p>O : nichtschriftliche Offenbarung</p> <p>P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze</p> <p>E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist</p> <p>D : in der Anmeldung angeführtes Dokument</p> <p>L : aus andern Gründen angeführtes Dokument</p> <p>& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			